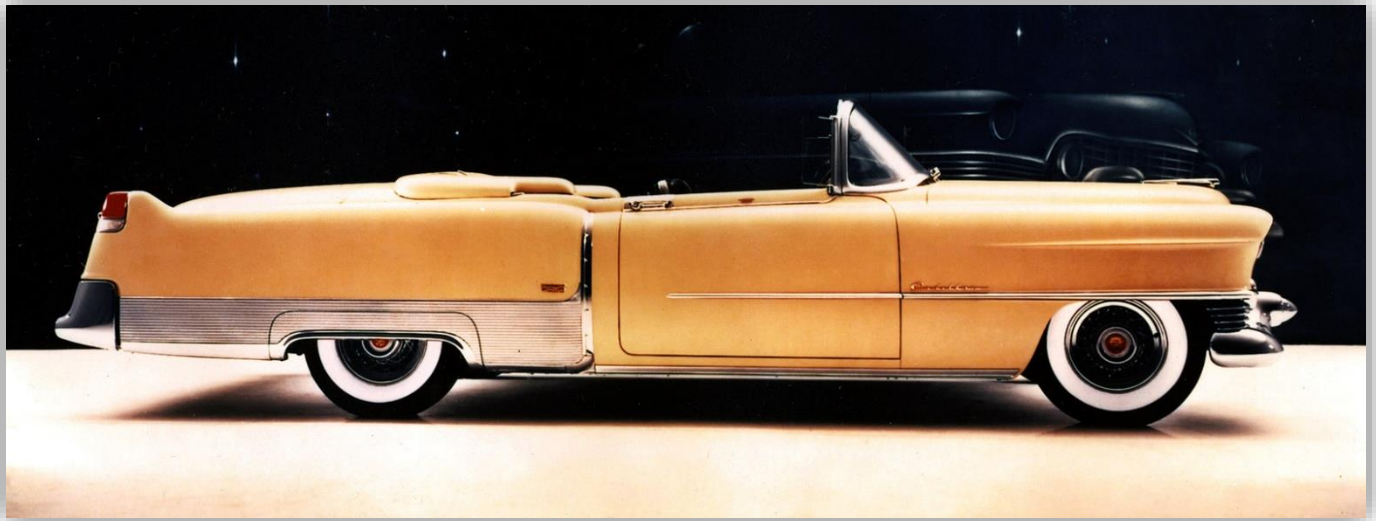


Cadillac Eldorado Convertible 1954

NEVS-brevet **tisdag 17 september**
Föregående **måndag 16 september**

ALLT OM BILAR

1. Trump försöker ta bort Kaliforniens utsläppsregler

Av Anders JS Nilsson

Publicerad 8 sep 2019 17:30

För en tid sedan hotade Donald Trump och hans administration att stryka de utsläppsregler som gäller i delstaten Kalifornien. Nu verkar det som att presidenten gör verklighet av sitt hot.



Donal Trump hotar att ta bort Kaliforniens utsläppsrelger.

Förra året hotade president Donald Trumps administration att ta bort delstaten Kaliforniens undantag som tillåter striktare regler gällande koldioxidutsläpp än de federala lagarna.

Nu verkar det som att Trumpadministrationen förbereder sig att genomföra hotet. Enligt källor till Reuters, ska den federala miljöskyddsmyndigheten, EPA, och NHTSA, motsvarigheten till den svenska Transportstyrelsen, inom kort stoppa Kalifornien från att sätta sina egna utsläppsregler. Det betyder att delstaten måste lyda under de federala lagarna i stället.

LÄS MER: Efter dieselgate: Kalifornien får inte längre testa utsläpp

Flera tillverkare sänker frivilligt sina utsläpp

Detaljerna är oklara, men det skulle stoppa Kaliforniens inflytande klimatfrågan i USA. Kampen mellan västkuststaten och Donald Trump har pågått allt sedan EPA beslutade att de utsläppsregler som instiftades av Barack Obama var felaktiga.

Nyligen rapporterade vi om att flera biltillverkare (Volkswagen, Ford, Honda, BMW och Mercedes) frivilligt skulle sänka sina utsläpp och därmed följa Kaliforniens lagstiftning gällande koldioxidutsläpp.

NyTeknik

2. Många bilar utan åtgärd efter dieselgate

TT 2019-09-06 08:00

Runt 40.000 dieselbilar i Sverige har ännu inte åtgärdats sedan Volkswagens manipulering av utsläppstester uppdagades 2014, rapporterar Sveriges Radio Ekot.



I Sverige berördes ungefär 220.000 bilar, som VW har sagt att åtgärdas, så att de alltså inte fortsätter att släppa ut högt över gränsvärdena. Men av dem har 40.000 inte fått en uppdatering.

– Det är tråkigt att säga att vi inte är förvånade. Det är ju svårt att få in bilar automatiskt på det sätt man tänkt, och det har vi kritiserat myndigheten (Transportstyrelsen) för på ett tidigt stadium, säger Carl-Erik Stjernvall, teknisk expert på intresseorganisationen M (tidigare Motormännen), till radion.

Till skillnad från bland annat Tyskland och Danmark är svenska bilägare nämligen inte tvungna att åtgärda bilarna.

Läs mer: Volkswagen stäms för bedrägeri i USA

– Vi har inga juridiska möjligheter mot bilägare som inte vill genomföra den här åtgärden, säger Per Öhlund, utredare på Transportstyrelsen.

Tanken är att bilarna ska uppdateras i samband med ordinarie service. Men det kräver att ägarna vänder sig till VW för servicen, vilket inte alla gör.

2014 upptäcktes i USA att vissa VW-modeller släpper ut 40 gånger de tillåtna nivåerna av det skadliga ämnet kväveoxid väl ute på vägarna. Året efter erkände bilkoncernen att 11 miljoner dieselbilar världen över utrustats med mjukvara som möjliggjorde fusket.

auto motor & sport

3. Nya bonusregeln: ”Vi fortsätter rabattera dåliga laddhybrider”

Av Alrik Söderlind, Publicerad 2019-09-06, 14:40

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Förlåt mig, men kan man älska bilar och tycka att den nya 70-gramsgränsen är helt fel?

Kort förklaring: Gränsen för vilka bilar som ska få bonus enligt bonus-malussystemt har tidigare gått vid 60 gram/km. Nu när mycket tuffare förbrukningstester införs betyder det att en del bilar som tidigare klarat 60 gram halkar över den magiska siffran – som av både kommuner och företag kan användas för att klassificera miljöbilar.



Alltså kan det tyckas mycket logiskt att gränsen höjs. Men det tycker inte jag.

Det ändringen i praktiken betyder är att laddhybrider som har en räckvidd på under tre mil fortsatt kan få bonus och kallas för miljöbilar.

Jag tycker gränsen för vad en laddhybrid bör klara av bör vara fem mils riktig körning på el, den gräns som gäller i Kina för att få bonus. Varför ska vi fortsätta att subventionera dåliga laddhybrider?

Nej, sätt tuffa gränser så får vi bra bilar!

Den andra diskussionen om att de flesta vanliga bilar får höjd årlig skatt på grund av WLTP borde enkelt kunna lösas genom att sänka malusnivån per gram med låt säga 20 procent. Då skulle inte vanliga bilköpare drabbas så hårt och bilförsäljningen hållas igång.

Effekten av att bonusgränsen sträcks upp till 70 gram blir dessutom denna: de riktigt snåla laddhybriderna får något sänkt bonus eftersom skalan blir längre och bonus per gram späds ut.

Det märkligaste av allt är att det är Centerpartiet och Miljöpartiet som presenterar förändringen, som alltså missgynnar de bästa laddhybriderna och ännu värre: tar bort incitamentet från exempelvis Volvo att vidareutveckla sina bilar!

Tänk om man fick bestämma över landets bilpolitik!

NyTeknik

4. Circle K storsatsar – ska bli störst i Sverige på snabbladdning

Felix Björklund 2019-09-07 06:00

En breddning av utbudet och lansering av egna laddare. Nu börjar jätten Circle K erbjuda snabbladdning under eget märke – och målet är att bli ledande.



Laddinfrastruktur är ett av ämnena som intimt förknippas med elbilar. Oron för bristande laddmöjligheter är en tröskel som många ännu så länge ser som ett hinder för att välja elbil. Olika former av laddning erbjuds av flera aktörer och genom olika samarbeten. Nu kliver en bjässe in.

Circle K är en av de stora i tankbranschen och genom att satsa på laddbart vill bolaget försäkra sig om kontroll också över framtidens drivmedel. Därför kommer man att under egen flagg erbjuda snabbladdning. Först ut är den nybyggda stationen i Flädie, utanför Lund.

– Vi vill vara det självklara valet längs vägen för Sveriges elbilister. Därför genomför vi en stor satsning på el, säger Jenni Alterling, bränsleproduktchef på Circle K Sverige, i ett uttalande.

Satsar på eget märke

I Flädie handlar det om fyra snabbladdare: två om 150 kW och två på mer modesta 50 kW. Men utbyggnaden kommer att gå snabbt. Innan slutet av 2019 ska företaget ha fått upp 120 snabbladdare varav 75 är så kallade supersnabbladdare med 150kW-effekt. Utbyggnaden sker främst längs de stora huvudvägarna och laddarna fördelas på cirka 50 stationer.

Företaget har sedan tidigare ett samarbete med både Ionity och Bee. Vad den här lanseringen kommer att innebära för det arbetet återstår att se. Men troligtvis kommer Circle K framgent att satsa på sitt eget märke.

Läs mer: Inför Frankfurt: Här är de stora elektrifierade premiärerna

Men det slutar inte där. I Norge har företaget byggt upp ett testlabb för e-mobilitet. De laddare som installeras har utvecklats vid labbet. Just nu bedrivs utvecklingen av laddboxar avsedda för installation i hem eller på arbetsplatser. Så snart kanske du kan beställa en Circle K-mack hem till garaget.

– Det är otroligt spännande att vi har etablerat ett team som under eget varumärke kan utveckla produkter och tjänster för elbilskunden. Nu testar vi i Norge och vi ser stor potential i att lansera dessa initiativ även på den svenska marknaden, säger Håkon Stiksrud, chef för E-Mobility på Circle K Europa.

NyTeknik

5. Northvolt och VW bygger batterifabrik

TT 2019-09-06 13:56

Den tyska fordonskoncernen Volkswagen (VW) och batteritillverkaren Northvolt har bildat ett samriskbolag för att bygga en fabrik för tillverkning av litiumjonbatterier i Tyskland, skriver Volkswagen i ett pressmeddelande.



Byggstarten är planerad till 2020 och fabriken ska ligga i Salzgitter i den tyska delstaten Niedersachsen.

Produktionen, inledningsvis på 16 GWh per år, ska vara igång 2023.

Samriskbolaget som nu har bildats är resultatet av ett avtal som ingicks mellan parterna i juni i år, där VW gick in med 900 miljoner euro (cirka 9,6 miljarder kronor).

”En del av de cirka 900 miljoner euro som Volkswagen investerat går nu in i samriskbolaget, medan en annan del går direkt till Northvolt. I gengäld har Volkswagen fått cirka 20 procent av aktierna i den svenska batteritillverkaren och en plats i styrelsen”, skriver VW.

RELATERADE ARTIKLAR

Trots upphandlingsstrulet – ingen försening för batterifabriken

Nya etableringar pressar svenska elnätet: ”Klarar inte en till Amazon”

Metso stänger fabrik i Ersmark: ”Ska rationalisera produktionen”

Feber

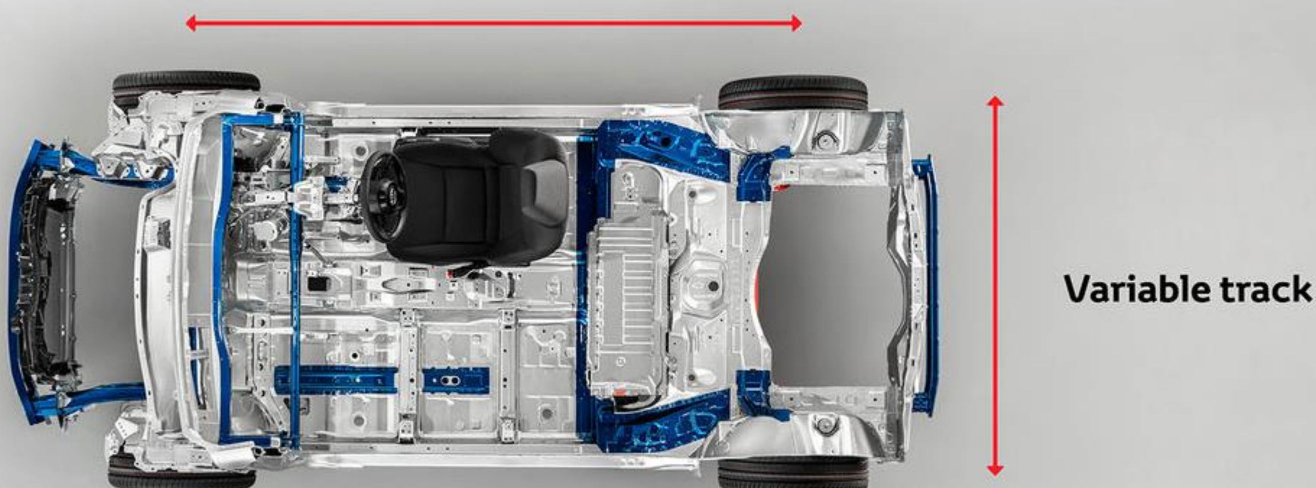
6. Toyota visar sin nya TNGA-plattform

Av Bobby Green 2019-09-07 kl 17:00

Grunden för nästa Yaris



Toyota visar nu upp sin nya TNGA GA-B-plattform som ska ge smartare småbilar i framtiden tack vare sin stora skalbarhet och höga flexibilitet. Den här kommer bland annat att vara grunden för nästa Yaris. Hjulupphängningen fram är av MacPherson-typ med lågfriktionsstötdämpare. Den bakre hjulupphängningen kan byggas både som halvstel med torsion-axel eller som individuell med multilänkaxel. Tyngdpunkten är låg, spårvidden bred och hjulen sitter ute i varje hörn med korta överhäng. Hjulbasen är lång och tillsammans kan alla faktorer se till att maxa innerutrymmena även om bilen är liten på utsidan.



RECHARGE

7. Volkswagen e-Up får lägre pris, större batteri och räckvidd 260 kilometer

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-09-05 16:19, uppdaterad 2019-09-06, 07:30

Snart är det premiärdags för VW ID 3 och då ser man till att göra föregångaren e-Up riktigt attraktiv. Dags att slå till på en eldriven citybil?



Vi vet inte om e-Up förändras till det yttre, men det sannolikt. Så här ser nuvarande e-Up ut.

De gånger vi testat Volkswagen e-Up har vi egentligen bara haft allvarlig kritik på två punkter: kort räckvidd och högt pris. Men det tänker Volkswagen rätta till nu.

Parallellt med premiärvisningen av Volkswagens nya elbil ID 3 på Frankfurtsalongen ska man också lansera en uppgraderad e-Up. En ny typ av battericeller gör att kapaciteten i batteripaket ökar rejält, från 18,7 till 32,3 kWh. Därmed blir det också en betydligt längre räckvidd på upp till 260 kilometer.

Men ännu roligare för de flesta, som funderar på en elbil i det mindre formatet, är att priset sänks på den uppgraderade Volkswagen e-Up jämfört med tidigare modell. I Tyskland ska VW e-Up säljas för 21.975 euro, det urprungliga priset var 26.900 euro (sänktes förra hösten i Tyskland till 22.975 euro). I Sverige kostar "gamla" VW e-Up med 18,7 kWh batteripaket 284.900 kronor innan statens bonus på 60.000 kronor för nollutsläppsbilar.

Ska vi dra till med en gissning vad prissänkningen kan innebära i kronor så borde det handla om cirka 50.000 kronor, även om den svenska extrautrustningen lägger på lite. Med statens bonus avräknad skulle då Volkswagen e-Up kosta runt 190.000 kronor, vilket gör att modellen hamnar i topp om man räknar pris per kilometer räckvidd. VW e-Up hamnar på ungefär samma nivå som listettan Hyundai Kona Electric (64 kWh).

Batteriladdningen i VW e-Up har en DC-kapacitet på 40 kW, då kan man ladda från tomt till 80 procent på 60 minuter. Elmotorn har en toppeffekt på 61 kW (83 hk) med 250 Nm, det ger en acceleration 0–100 på 11,9 sekunder. Toppfarten är 130 km/h.

I standardutrustningen ingår autobroms, vingelvarning, appstyrd luftkonditionering, DAB-radio, eluppvärmd vindruta, ambiente interiörbelysning, med mera. När VW e-Up krocktestades på sin tid fick den fem stjärnor av Euro NCAP.

Det här är den enda bilden som Volkswagen bjuder på i skrivande stund, så vi gissar att det blir ett lätt ansiktslyft när den uppgraderade modellen visas på Frankfurtsalongen.



Batteripaketets yttre storlek och övrig teknik verkar inte ändras i någon större omfattning. Däremot använder Volkswagen effektivare battericeller, som ökar kapaciteten från 18,7 till 32,3 kWh.

Så här ser "gamla" Volkswagen e-Up ut.



Lista: Här är elbilarna där du kommer längst per krona



Volkswagen e-Up får ett lyft – men inte längre räckvidd



TEST: VW e-Up mot VW Up - el mot bensin



Test: Så långt kommer elbilen – räckviddssiffror för nästan alla modeller



Mini Cooper SE är officiell med svenskt pris – räckvidd på 23,5 mil



Pär Brandt

auto motor & sport

8. Mazda CX-30 Skyactiv imponerar och dieselbensinaren SPCCI är riktigt bra

Av Thomas Hellmanzink, Publicerad 2019-09-06, 09:34

I nya crossovern CX-30 sätter Mazda snart in sin Skyactiv-X bensinmotor som förenar diesel- och bensinteknik. Samma drivlina finns redan i Mazda 3.



Mazda har lyckats skapa en egen design där inte minst fronten är märkestypisk.

VAD ÄR NYTT?

CX-30 är en crossover mellan lilla CX-3 och den kompakta suven CX-5.

Hur har man hittat den luckan? En förklaring skulle kunna vara skillnaden i axelavstånd. CX-5 har 13 centimeter längre sådant än CX-3. Däremellan finns lite plats liksom när det gäller prislapparna. Det skiljer 88.000 kronor mellan de båda.

I denna lucka sticker Mazda in nya CX-30, en Crossover Utility Vehicle, baserad på Mazda 3. Instegsmodellen med framhjulsdrift kostar 249.900 kr, alltså 15.000 kr mindre än CX-5. Varför heter den inte CX-4? För att det namnet redan används på coupéversionen av CX-5, byggd för den kinesiska marknaden.

I jämförelse mellan Mazda 3 och CX-30 är det treans lätt sluttande taklinje som syns bäst. Takhöjden inuti ger betydligt mer plats för passagerarnas huvuden i CX-30. Även utrymmet under de främre stolarna är bättre med mer plats för fötterna. Benutrymmet för knäna är dock detsamma, alltså inte överdrivet stort men heller inte trångt. Stolarna fram är 7 millimeter längre och högre monterade.

Sittpositionen stiger ytterligare 4 centimeter tack vare den högre liggande karossen men det känns inte som om man sitter på en pinnstol. Justerbarheten i höjdled är så väl tilltagen att alla kan hitta en bra körställning.



Mazda är särskilt stolta över den fina ergonomin genom den standardmonterade tilt-funktionen och det bättre bäckenstödet. Det sista kanske inte är så märkbart men man sitter riktigt bra med utmärkta justeringsmöjligheter.



Annars är det inte mycket som är annorlunda jämfört med Mazda 3.

I framsätet är de identiska. CX-30 har samma snygga konstläderytor och den högt monte-rade infotainmentskärmen. Stereoanläggningens mellanhögtalare sitter inte som brukligt i dörrklädseln utan längre fram vid sidan av fötterna och i stabila plasthöljen. Därmed är inte dörrarna den största källan till vibrationer i kupén.



Förarmiljön följer Mazdas formgivningsmall – både snygg och praktisk.



Infotainment regleras via den snyggt placerade bildskärmen.

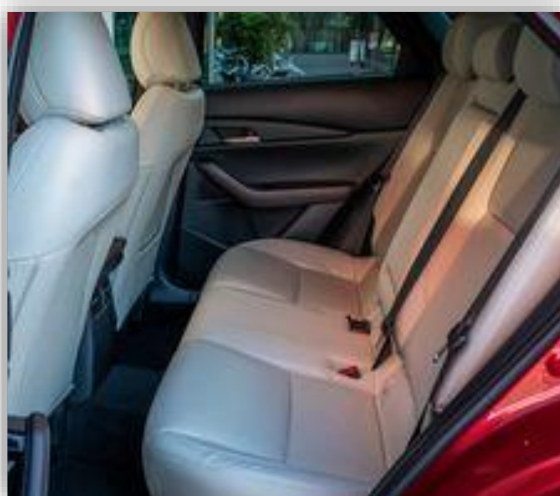


Ljudanläggning från Bose sörjer för bra musikmöjligheter.



Bagageutrymmet rymmer 430 liter med baksätet i normalläge.

Handhavandet av infotainment styrs endast med tryckvredet på mittkonsolen som också omfattar två luftutsläpp för baksätespassagerarna. CX-30 har även fördel ifråga om lastutrymme, 430 liter mot Mazda 3:s 358 liter.



Bra utrymme även för baksätespassagerare, både för huvud och fötter.

HUR ÄR DEN ATT KÖRA?

(Vi sparar den nya bensindieselmotorn till sist.) Ackompanjerad av varningspip stängs den automatiska bakluckan (bara på CX-30) och vi kan dra iväg med dieseln.

I testbilen är motorn kopplad till en sexstegad automatlåda. Den överladdade 1,8-litersmaskinen med variabel turbogeometri ger 116 hk och ska göra 0–100 km/h på 12,6 sekunder – 1,8 sekunder långsammare än med manuell låda.

Men inte ens med automatlåda känns motorn särskilt trög eftersom turbon reagerar så snabbt att de 270 newtonmetrarna finns tillgängliga efter bara en kort fördröjning. Den fungerar alltså fint i vardagskörning och nöjer sig med 6,0 l/100 km enligt WLTP.

Crossoverkonceptet vinner mark på marknaden. Något som Mazda har förstått.

Vi byter till bensinaren som är på 2,0 liter, saknar överladdning och åstadkommer 122 hk. Det är inte mycket. Men det är instegsmotorn och därför okej. Pigg är den på intet sätt, inte ens när den med full spruta vid 4.000 r/min når sitt maxvrid 213 Nm.

Dieseln är alltså en passande motor till CX-30. Till Sverige kommer den endast med automatlåda. Även den fyrhjulsdrivna varianten har automatlåda som standard. Lite synd eftersom den manuella lådan är riktigt bra med korta, precisa slag och körglad.

CX-30 kan med fördel ta sig an en motor med mer kraft för trots sina relativt "höga ben" är det ingen vingelpelle. Den högre tyngdpunkten kompenserar Mazda effektivt med kraftigare krängningshämmare och hårdare fjädrar. Bilen går stabilt men rullar ändå komfortabelt över ojämnheter. Visserligen gungar den lite mer än den lägre Mazda 3 men den styr in lika exakt och hänger inte över framhjulen. Dessutom följer bakvagnen med smidigt. Bravo!

NÖRDFAKTA.

Mazda CX-30 är alltså chassidynamiskt begåvad men riktigt till sin rätt kommer den först med den nya, 180 hk starka Skyactiv-X-motorn, vars teknik vi beskriver längre ned. CX-30 kan beställas med den först i höst men redan nu finns den i Mazda 3.

Den fyrcylindriga tvålitersmotorn är den första serietillverkade bensinaren som delvis arbetar som en diesel och kan antända en mycket mager blandning till övervägande del med kompression. Det ska ge stora förbrukningsfördelar och CO2-utsläppen ska enligt Mazda till och med ligga lägre än för de modellversioner som har den snåla 1,8-liters dieselmotorn.

De extra hästkrafterna är tydligt märkbara jämfört med basbensinaren, även den med remstartsgenerator och alltså lätthybrid. Testsiffrorna är genomgående respektabla. 0–100 km/h går på 8,2 sekunder och toppfarten är 216 km/h – Skyactiv-X är därmed 2,2 sekunder, respektive 19 km/h snabbare.

Sugmotorns gasrespons på pedaltryck är maffig även om den inte har samma tryck som en turbomotor. Men den är varvvillig och vecklar ut sin effekt jämt över varvtalsregistret utan åthävor eller väsen och når sitt maximala vridmoment, 224 Nm, vid 3.000 r/min. Men 180 hk är ändå inte så mycket i dessa tider av överladdade motorer.

Märker man den innovativa förbränningsprocessen när man kör? Nej, egentligen inte. Möjligen kan man höra ett lätt metalliskt knistrande ljud men som inte stör alls. Så långt allt bra. Det kommer att bli spännande att se hur effektiv Skyactiv-X är i vardaglig användning. Vi ser redan fram emot det första testet.

BORDE JAG KÖPA EN?

Mazda CX-30 är en dynamisk och komfortabel bil i segmentet för kompakta crossovers. Den är inte bara en Mazda 3 på styltor med terrängplast. Den erbjuder mer kundnytta med sin rymligare kaross och då är merkostnaden försumbar.

Mest intressant är Skyactiv-X-motorn som erbjuder mer kraft men också lovar låg förbrukning och mindre utsläpp. Mazda CX-30 Skyactiv-X kommer till Sverige i september och väntas bli storsäljaren för modellserien.

MAZDA CX-30 SKYACTIV-X

TEKNISKA DATA

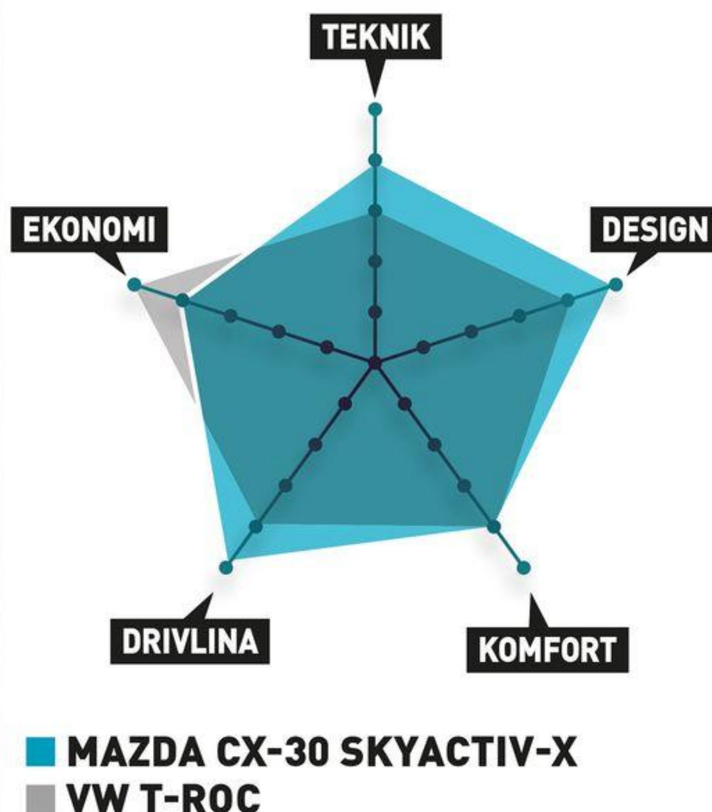
MOTOR: R4, tvärmonterad, kompressor och laddluftkylare, bensin 1 998 cm³, 180 hk vid 6 000 r/min, 224 Nm vid 3 000 r/min, 6-växlad manuell växellåda, framhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 395/1 795/1 540 mm. Axelavstånd 2 655 mm. Tjänstevikt i.u. Bagagevolym 430–1 406 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 8,5 sek. Toppfart 204 km/h. Förbrukning WLTP 5,9 l/100 km, CO_2 133 g/km.

PRIS: Från 279 900 kronor.

PERSONLIGHET



SUMMERING

BÄST: Motorteknik, design, kvalitet.

SÄMST: Relativt oprövad motorteknik.



SÅ FUNGERAR SKYACTIV

SPCCI står för "Spark Controlled Compression Ignition" och beskriver Skyactiv-X dieselmotorliknande kompressionständning. Den här Mazdateknologin kan tända en extremt mager bensinblandning. En tillräckligt fet blandning bildas nära tändstiftet och antänds av detta. Det räcker för att initiera "självtändningen" tack vare den höga kompressionen: 16,3:1. Vid fullast på motorn med höga varvtal växlar systemet över till konventionell tändstiftständning.

TÄNDNINGSPRINCIPERNA

Nedan framgår metoderna för antändning av bränsle-luftblandningen för de olika förbränningsmotorerna: bensinmotor, Skyactiv-X och diesel.



BENSINMOTOR
I bensinmotorns förbränningsrum breder flamfronten ut sig ojämnt från tändstiftet vilket försvårar en fullständig förbränning.

SKYACTIV-X
SPCCI förenar fördelarna med de båda antändningsprinciperna: jämn gnisttändning och variabel styrning av tändtidpunkterna.

DIESELMOTOR
Dieselmotorn uppnår en fullständig och jämn förbränning av bränsle-luftblandningen med sin kompressionständning

KOLVAR
Kolvarnas toppar är speciellt utformade för att kunna skapa den nödvändiga blandningsvirveln för SPCCI. Motorns kompression ligger på 16,3:1, vilket är samma som för en dieselmotor.

OPF
Skyactiv-X skulle klara Euro 6d även utan Ottopartikelfilter (OPF). Men här skyddar filtret kompressorn för orenade avgaser som annars skulle ge skadliga avlagringar.

KOMPRESSOR
Roots-fläkten är inte till för att höja effekten utan för att säkerställa tillräcklig lufttillförsel för kompressionständningen. Mazda kallar den också prosaiskt för "Lufttillförselenhet".

LADDLUFTKYLARE
Laddningsluften för kompressorn kyls av en vattenkyld laddluftkylare. Kallare luft innehåller mer syre vilket är nödvändigt vid förbränning.

TROTTELKLAFF
Redan vid lätt motorlast öppnar klaffen brett för att tillföra tillräckligt med luft för den magra bränsle-luftblandningen. Effekten styrs av den insprutade volymen (trycket är 700 bar).

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

9. Mondeo Kombi Titanium Business Edition 2,0 HEV

Peter Klemensberger 7 september 2019

Familjebilen Ford Mondeo kommer äntligen med hybriddrift och kombikaross i kombination tillsammans med ett lätt ansiktslyft. Sent på tåget kan tyckas och snart lämnar kanske Mondeo-tåget perrongen för gott.



Oavsett om du hajar till vid denna provkröning eller den går dig förbi så förstår jag dig. Både modell och drivlina hör till gårdagens nyheter men nu finns de för första gången i kombination: Ford Mondeo kombi som lanserades 2016 och hybridteknik som funnits på marknaden i omkring 20 år.

Drivlinan, en tvåliters Atkinsonmotor och elmotor som tillsammans ger 187 hästkrafter har funnits i sedanversionen av Mondeo i tre år men nu finns den alltså i kombi- och hybridsuktande Sverige. Kanske ska det ta fart på försäljningen, blott 306 bilar har sålts i landet under årets första fem månader.

Om det har med dalande intresse för den specifika modellen eller segmentet att göra låter jag vara osagt, själv tycker jag det är skönt att få kliva in i en helt normal bil och inget högbygge med Darth Vader som största inspirationsskälla. Inne i Mondeo märks det att tiden har gått, snittet känns inte purfärskt men samtidigt finns det inget att anmärka på.



Inget baktill avslöjar dig som hybridkörare. Den kromade listen över lamporna är ny. Dragkrok och nivåreglering kostar 6 500 kronor.

Elmotorn sätter bilen i rull men sedan tar bensinmotorn över, bara vid minimalt gaspedalstryck under gynnsamma förhållanden håller den kommandot på egen hand. Det ser jag via staplar och mätare till vänster om hastighetsmätaren – med blotta örat eller via vibrationer märks inte övergången alls.

LÄS MER: **Ford ska bygga elbilar på VW-teknik**

Bilen går tyst och tungt vilket har sin grund i att det är en stor bil som togs fram med även den nordamerikanska marknaden i åtanke. Vid konstant fart hör jag varken motorljud, vindbrus och knappt trafiken runt mig genom rutorna. Vägbrus hörs dock, mest från hjulhusen bak.

Tystanden bryts abrupt vid häftig acceleration – eller i alla fall försök till acceleration. Den steglösa växellådan har samma gummibandskaraktär som andra så kallade CVT-lådor på marknaden. När farten tillslut uppnåtts återställer sig lugnet i kupén.

Det var länge sedan jag körde en så komfortabel bil som Mondeo. Stolar passar olika kroppar men dessa elmanövrerade i halvskinn passar mina 178 och 65 (nåja) kg perfekt. Jag kan köra i timmar utan vare sig minsta ryggvärk eller döda skinkor. Jag klockar mig för en snittförbrukning på 0,65 l/mil enligt trippmätaren, vilket rimmar med WLTP-siffrorna men skiljer sig från Fords ursprungliga uppgift på 0,44 l/mil, och viker av från motorvägen.

Det är dags att fylla på bränsle i tanken som har krympt med 13,5 liter jämfört med ”vanliga” kombin för att ge plats åt batteripaketet. Tyvärr har det även inkräktat på bagageutrymmet både till volym och till användarvänlighet. Utrymmet har krymp med 122 liter och försvåras av en otymplig puckel på golvet direkt innanför bagageluckan.

Att kombiversionen fått hybriddrift är inte den enda nyheten, Mondeo som modell har fått ett lyft som kanske först är svår att ta. Ändringarna är dock inte helt busfärska utan kom först på den amerikanska tvillingbilen vid namn Fusion 2017. Grillen har ett lite nytt stuk för att bättre passa vid sidan av nya Focus och stötfångaren fram samt dimljusen har ny form. Baktill märks en kromlist som löper in i baklamporna men i övrigt känns plåtvecken igen.

LÄS MER: **Mondeo firar 25 år – få bilar kvar**



Inredningen i Mondeo känns inte ny men det finns få saker at irritera sig på.
Växelspaken hade varit av modern vridtyp om jag kört en bil med stor diesel.

Körmässigt har nu Mondeo inte allt för nya funktioner som adaptiv farthållare, fartbegränsare och start & stop-funktion. Infotainmentsystemet SYNC 3 är av modernt snitt som speglar din Iphone, Android Auto finns dock ännu inte i Sverige när detta skrivs. Växelspaken är av vridtyp om du har valt den åttaväxlade automatlådan som finns till den nya tvålitersdieseln i de två högre effektuttagen på 150 och 190 hästkrafter. Bara den sist nämnda säljs i Sverige och utgör tillsammans med den tidigare bensinaren på 1,5 liter alternativen till hybriden.



Inne i Mondeo märks det att tiden har gått,
snittet känns inte purfärskt men samtidigt finns det inget att anmärka på.

Blev du sugen på en ny Mondeo gör du bäst i att stövla till din Fordhandlare inom kort. Tillverkaren skär ner och med det stryks modeller i paletten, C-Max är först ut. Även om inte Mondeo är bekräftad så kan det mycket väl bli fallet. Då står Ford utan en helt vanlig bil i mellanklassen, något som känns märkligt. Det har varit märkets jaktmarker i årtionden.



Puckeln i bagageutrymmet drar ner smilbanden.

Det här är nytt!

Drivlina

Mondeo med kombikaross kommer som Hybrid. Ny diesel på två liter finns också på menyn.

Design

Små ändringar i fronten och baken.

System

Adaptiv farthållare, fartbegränsare och start & stopp-system kommer nu till modellen.

Ford Mondeo Kombi Titanium Business Edition 2,0 HEV

Pris

409 250 kronor. Säljs nu.

Motor

Bensin. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamkedja. Kompression 12,3:1. Borrning/slag 87,5/83,10 mm, cylindervolym 1 999 cm3. Max effekt 140 hk (103 kW) vid 6 000 r/min, max vridmoment 173 Nm vid 4 000 r/min. Elmotor 120 hk (88 kW), total effekt 187 hk, batterityp litiumjon, 1,4 kWh.

Kraftöverföring

Motor fram, framhjulsdrift. Steglös automatlåda (CVT-låda).

Fjädring/hjulställ

Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel.

Styrning

Elservo. Vändcirkel 12,4 meter.

Bromsar

Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul

Lättmetallfälg. Fälgbredd 8 tum, däck 235/40 R19.

Mått/vikt (cm/kg)

Axelavstånd 285, längd 487, bredd 185, höjd 150, spårvidd f/b 159/158. Markfrigång 12,7. Tjänstevikt 1 830, maxlast 430, max släpvagnsvikt 750. Tank 49 liter. Bagagevolym (VDA-liter) 403-1 508 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 9,4 s, toppfart 187 km/h.

Bränsleförbrukning

(NEDC): Stad 0,54 l/mil, landsväg 0,47 l/mil, blandad körning 0,49 l/mil. CO_2 111 g/km. Bränsleförbrukning (WLTP): Låg hastighet 0,72 l/mil, medium hastighet 0,49 l/mil, hög hastighet 0,55 l/mil, extra hög hastighet 0,69 l/mil, blandad körning 0,61 l/mil. CO_2 139 g/km.

Garantier
Nybil 2 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 3 år.

Skatt
1 672 kronor per år per år under de tre första åren, därefter 360 kronor per år.

Rivaler



Volkswagen Passat GTE

Passat GTE är en laddhybrid som är tio centimeter kortare än Mondeo och nu kommer i uppdaterad version. Modernare, och dyrare.
Pris: 458 500 kronor.



Toyota Corolla Touring Sports 2,0 Hybrid
”Självladdande” hybrid som Forden. Stora motorn och Executive-paket krävs för att kunna mäta sig med Mondeo.
Pris: 322 500 kronor.



GALLERI
Ford Mondeo facelift 2019
18 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Skoda Scala tuffar till sig i Monte Carlo-utförande

Mattias Rabe 6 september 2019

Nu breddas Skoda Scala-programmet med en ny utrustningsnivå kallad Monte Carlo.



I vintras kom den, ersättaren till Skoda Rapid. Nykomlingen, som heter Scala, är något helt annat än sin företrädare. På vår provkörning i våras visade den upp positiva sidor så som lågt kupéljud, bra utrymmen och trevliga köregenskaper.

I dagsläget går det endast att komma över Scala i utförandet Style, men det blir ändring på det nu när Skoda presenterar Scala med ett rallyinspirerat tilläggsnamn – Monte Carlo.

”Vad har Skoda med rally och Monte Carlo att göra?”, tänker du garanterat. ”Är tillägget inte bara ett geografiskt namn, vilket som helst, ungefär som Golf Memphis?”. Icke. Skoda och Monte Carlo har en historia som hör ihop. Rallyföraren Václav Blahna och kartläsaren Lubislav Hlávka vann nämligen Monte Carlo-rallyt i sin Skoda 130 RS för 42 år sedan, alltså 1977. Klassen som gällde var bilar med motorer mindre än 1,3 liter.

När Scala nu får Monte Carlo-beteckningen innebär det lite tuffa detaljer ungefär som på lillebror Fabia Monte Carlo, det vill säga svarta inslag på exempelvis backspegelkåporna, fönsterlisterna, grillsargen, sidokjolarna, takvingen och fälgarna. Det syns inte, men enligt Skoda har frontspoilern gjorts om en aning. Svarta är även bokstäverna som utgör biltillverkarens namn under bakrutan. Dessa är normalt krombelagda.

17-tumshjul är standard men 18-tummare finns som tillval. Till standardutrustningen hör också panoramaglastak samt förlängd bakruta (i stället för plåt mellan bakljusen). LED-strålkastare och lysdioder i bakljusen ingår, precis som Monte Carlo-emblemen på framskärmarna.

Interiören bjuder på sportstolar med klädsel som är unik för modellversionen. Ratten är klädd i perforerat läder, vilket förvisso finns som tillval till vanliga Scala. Lädret hålls ihop av röda sömmar som även går igen på växelspaksdamasken. Golvmattorna skiljer sig från de vanliga, så även pedalstället som är i aluminium.



Monte Carlo-versionen finns att få med samtliga motorer som erbjuds till Scala i dag. Fyra olika motorer finns men i Sverige är det bara 1,0 TSI med 115 hästkrafter som utgör utbu-det.

Själva marknadslanseringen äger rum under fjärde kvartalet 2019.



GALLERI

Skoda Scala Monte Carlo

5 bilder

Feber

11. Audi lyfter A5

Av Bobby Green 2019-09-06 kl 16:00

Liknar nu syskonen mer



Audi ser nu till att lyfta A5 Sportback, A5 Coupé och A5 Cabriolet för att låta modellen leva vidare en stund till. 5:an följer nu 4:an i utseende som fick sig ett lyft i våras. LED-strålkastare är standard, Matrix-LED och laser-strålkastare finns på tillvalslistan. Vid lansering kommer fyra av motoralternativen att vara utrustade med ett mildhybrid-system. Nytt på insidan är en större pekskärm för MMI-systemet som numera mäter 10,1 tum.

Som tidigare modeller är nu S-versionen dieseldriven här i Europa. I S5 bjuder den på en turbomatad V6:a på 3,0 liter som ger 350 hästar och 700 newtonmeter i vrid. 0-100 km/h går på under fem sekunder och toppfarten är elektroniskt begränsad till 250 km/h. Till maskinen kopplas en åttastegad automatlåda som driver alla fyra hjulen.

Försäljningen av det uppdaterade utbudet kommer att dra igång nu i höst, men några priser har vi tyvärr inte fått än. Audi kommer givetvis till Frankfurt och där kommer de att visa upp två stycken världspremiärer - konceptet Audi AI:TRAIL som är en vision av en framtida helt eldriven offroad-bil och nya RS 7 Sportback. I montern kommer även A4, Q7, A1 Citycarver, Q3 Sportback och nya RS 6 Avant att stå.





12. John Hennessey: Bugatti Chiron använde 2 000 hk för att nå 490,5 km/h

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-09-07, 16:13

Bugatti Chiron var först över 300 mph men tuningmästaren John Hennessey är mest imponerad över Michelin. Och han tror inte alls på att bilen "bara" hade 1.600 hk. Racet mot +300 mph och +500 km/h med en gatlegal bil fortsätter och Hennessey ser Koenigsegg som sin tuffaste motståndare att nå de målen.



John Hennessey jobbar vidare mot att bli först över 300 mph, i båda riktningarna, med sin Venom F5.

Ingen har väl undgått Bugatti Chirons toppfartskörning i måndags, då man nådde 490,5 km/h. Målet var att nå över 300 mph, vilket man gjorde med god marginal: 304,8 mph.

Är då detta ett nytt världsrekord? Nja, kritiken har inte varit nådig och man har främst riktat in sig på följande:

• Den Chiron som kördes var inte en originalbil från serieproduktion, utan specialbyggd. Kanske inte ens gatlegal?

• Bugatti använde Volkswagens testbana Ehra-Lessien, men körde bara i en riktning. För att klassas som världsrekord måste man köra i båda riktningarna inom en timme.

• Bugatti Chiron var inte först över 300 mph för specialbyggda bilar. Tidigare i år körde MK2 Motorsport sin Ford GT i 300,4 mph på en bana i Texas.

• Det fanns inga oberoende kontrollanter närvarande, till exempel från FIA eller Guinness World Records, som kunde bekräfta siffrorna.

Ett annat område som man kan spekulera kring är den uppgivna toppeffekten på 1.600 hk, "bara" 100 hk mer än en standard Chiron. Det gör den amerikanska tuningföretagaren John Hennessey i en intervju med Top Gear:

"Jag är verkligen förbryllad av hur många hästkrafter Bugattis motor gav vid körningen," säger John Hennessey. "Att köra mer än 40 km/h snabbare än Chiron Sport som Top Gear testade på samma bana skulle kräva mycket mer än +100 hk, en sänkt fjädring och vissa aerodynamiska justeringar. Vi gissar att deras specialbyggda Chiron tryckte ur sig närmare 2.000 hk."



Den specialbyggda Bugatti Chiron gjorde en fantastisk prestation, men det finns en del invändningar ...

"Men med det sagt är jag mest imponerad av Michelin. Hur det teamet klarade utmaninngen att validera ett däck som kan köra över 300 mph är fantastiskt. Vi visste att deras däck klarade detta och Bugatti hjälpte dem att bevisa det."

Men innebär Bugattis körning att John Hennessey ger upp sina egna försök att krossa 300-vallen (mph) med sin Venom F5? Ingen kommer ju ihåg den som är nästförst.

"Den här nyheten förändrar ingenting för oss," säger John Hennessey till Top Gear. "Jag tror att racet till en produktionsbil som gör 300 mph – med en tvåvägs medelhastighet – fortfarande pågår och att den här titeln finns kvar att erövra.

"Vårt mål är fortfarande att bygga den snabbaste och mest spännande gatbilen med det bästa vikt/effekt-förhållandet. Venom F5 kommer att vara minst 450 kg lättare än Chiron och kommer att ha mer kraft än de hävdar. Vi kan slå det och det finns ett par motorvägar i USA där vi tror att vi skulle ha tillräckligt med utrymme för att uppnå vår absoluta toppfart, men vi föredrar att göra detta i Texas om möjligt."

Men vem ser John Hennessey som sin huvudkonkurrent, Koenigsegg eller SSC?

"Koenigsegg," sa John med eftertryck. "De bygger vackra och snabba bilar. Och när killarna från Ängelholm åker ut för att sätta ett hastighetsrekord så gör de det på rätt sätt."

Specialbyggd Bugatti Chiron toppar 490,5 km/h – första biltillverkare över 300 mph

Bugatti-chefen Stephan Winkelmann: ”En extrem Chiron med topphastighet över 500 km/h – det är möjligt”

Hennessey Venom F5 siktar på att slå Koenigseggs topphastighet 2019

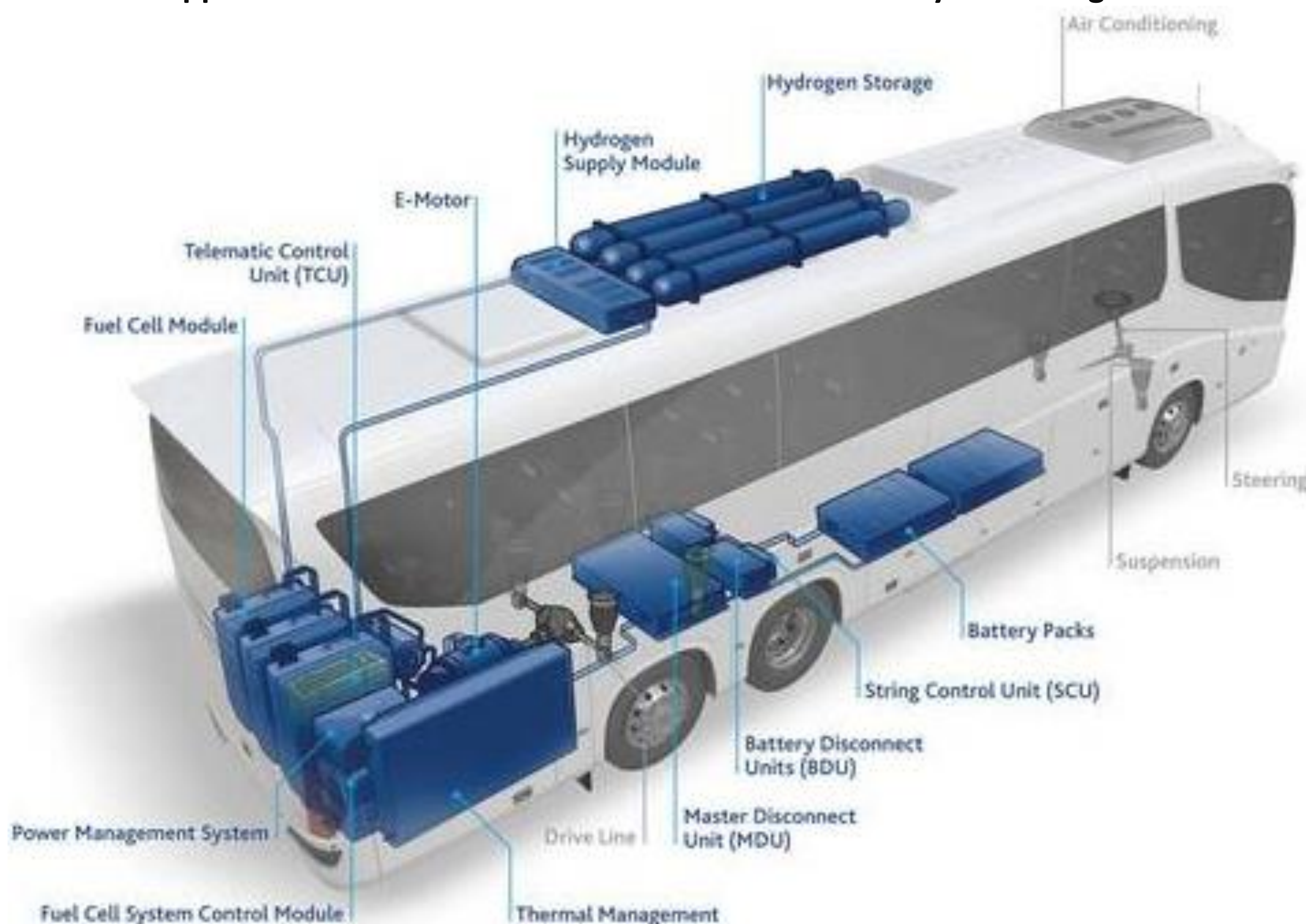
Officiellt: Koenigsegg Agera RS slog fem rekord – världens snabbaste personbil

NyTeknik

13. Flixbus ska sänka utsläppen med bränslecellsbussar

Johan Kristensson 2019-09-06 12:30

Europas största expressbussföretag Flixbus tror på bränsleceller som lösning för att sänka utsläppen. Nu ska tekniken testas tillsammans med ett tyskt företag.



Freudenberg Sealing Technology och Flixbus ska utveckla bränslecellsbussar för långa distanser tillsammans.

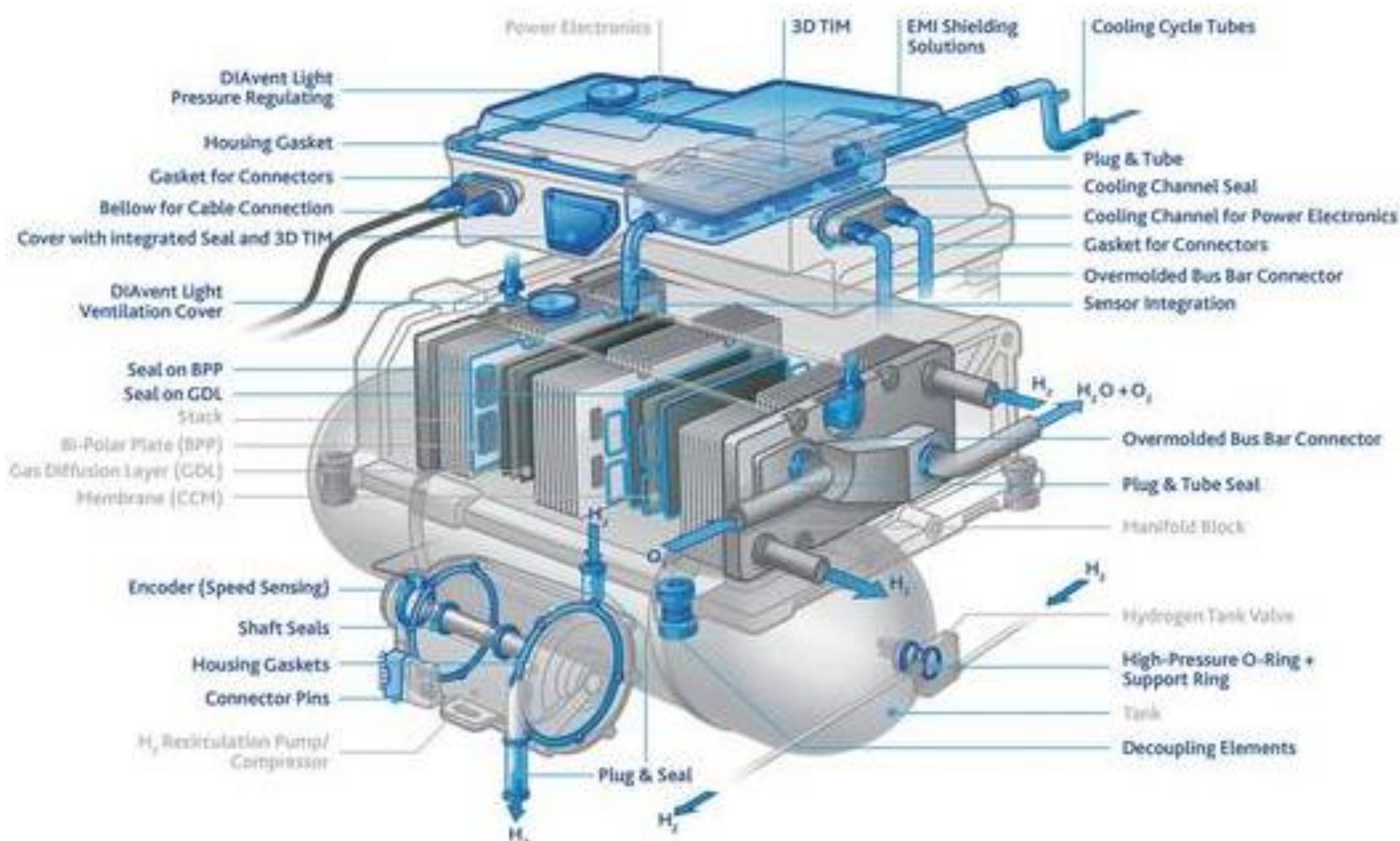
Dieselbussar är redan ett relativt klimatsmart sätt att resa långa sträckor. Men för att sänka utsläppen ytterligare krävs andra tekniker.

Flixbus, som för några år sedan köpte Swebus, är Europas största expressbussföretag och hävdar nu att de kommer att bli först i världen med att testa bränslecellsbussar i långdistanstrafik. Bränslecellsfordon tankas med vätgas och avgaserna består endast av vattenånga.

Kravet: Lika snabb acceleration som dieselbussar

Kravet på de nya bussar som nu ska utvecklas är att de har minst 500 kilometers räckvidd och kan tankas fullt på högst 20 minuter. De måste också kunna accelerera lika fort som bussar med dieselmotor i miljöklass Euro IV.

Satsningen görs i samarbete med det tyska teknikföretaget Freudenberg Sealing Technology som ingår i Freudenberg Group, en jättekoncern med 40 00 anställda verksamma inom en rad branscher.



Freudenberg Sealing Technology har de senaste åren gjort flera investeringar för att förbättra sin position inom alternativa drivlinor. Till dessa hör köpet av delar av bränslecellstillverkarna Elcore och Elcomax samt en mindre andel i amerikanska Xalt Energy, som tillverkar litiumjon-batterier.

Inga mål om antal bussar

Initialt planeras ett 30-tal bränslecellsbussar.

- När de kan vara ute beror lite på utvecklingen och samarbetet med tillverkarna, men vi upp-skattar att det blir 2021 som tidigast, säger Jelena Jovanovic, pr-chef för Flixbus Norden.

Hur mycket pengar som investeras är ännu inte fastslaget. Flixbus och Freudenberg Sealing Technology åtar sig att ta fram en representativ bussflotta utrustad med tekniken. Jelena Jovanovic konstaterar att bussarna troligen kommer att bli dyrare än nuvarande dieselmodeller.

- Vi är dock övertygade om att investeringen kommer att löna sig på sikt. Inledande samtal med busstillverkare har redan påbörjats. Dessutom planerar även bilindustrin teknologiska och kom-mersiella motsvarigheter till dieselfordon innan 2030, säger hon.

I samband med presentationen av bränslecellssatsningen lanserar Flixbus även en ambition om att bli klimatneutral till 2030.

Sedan tidigare har Flixbus tagit tre batteridrivna långdistansbussar i trafik. Totalt trafikerar fö-retaget cirka 2 000 bussar globalt.



Johan Kristensson

RELATERADE ARTIKLAR

Industrijätte storinvesterar i vätgaspionjären Nikola

”Bränslecellsbilar kommer gå om batterielektriska”

Klassiker

14. Grattis M.G. Magnette!

Publicerad 17 september

Magnhild och Hildegard firar idag namnsdag, men även Magnette ska gratuleras!



År 1932 visades den första M.G. Magnette - K type. Den hade för tävlingsklassificering lägre cylindervolym än den tidigare Magna så namnet Magnette kan ses som en ordlek- den lilla stora, Magna betyder ju stor, väldig.

De flesta K-type Magnette var sportbilar och den kompressormatade K3 är den M.G. som entusiasterna värderar högst. Den mer touringbetonade K1 saloon var den vackraste i raden av sports saloons från M.G.



På Londonsalongen 1953 presenterades Magnette type Z som första bil med BMC:s nya 1½-liters B-motor. Den av Gerald Palmer ritade karossen delades med den året innan introducerade Wolseley 4/44. Med smalare tröskellådor och lägre höjd såg M.G:n smäckrare ut. Magnette typ Z var en av 50-talets bästa sports saloons- den var snabb för sin tid och låg bra på vägen.



Efter tre år finputsades Magnette och kallades därefter ZB. Motoreffekten höjdes från 60 till 68 hkr och ratten fick som på alla andra 57:or från Nuffield försänkt nav inspirerat av US-Fords 56:or. ZA:s snygga främre sidolist som följde hjulhuskonturen ersattes med en rak list.



Magnette ZB fanns också som de Luxe med större bakruta och annan kromlistdekor. Eftersom den mest såldes tvåfärgad kallas den oftast Varitone. Man kunde välja mellan åtta olika tvåfärgskombinationer. Av ZA och ZB tillsammans tillverkades drygt 36 000 bilar. Andrahandsvärdet på Z-Magnette stod länge högt eftersom efterträdaren blev en sådan besvikelse.



På våren 1959 kom en helt ny Magnette i den kantiga Farinaserien. Den nya Magnette Mark III var ett resultat av ren badge engineering. Den hade utvecklats av Austin i Longbridge och tillverkades av Morris i Cowley. M.G. i Abingdon var inte tillfrågat. Med hög tyngdpunkt, smal spårvidd och degig snäckstyrning var bilen inget nöje att köra. Annonstexten Dynamic Sports Car Performance var en ren, skär lögn.



BMC hörde kritiken och Farinamodellerna blev inför modellåret 1962 förbättrade med bredare spårvidd och längre hjulbas. Motorn togs upp från 1489 cc till 1622 cc och Magnette blev Mark IV. Trots effektökning till 72 hkr var det tveksamt om modellen var fullblodet bland familjevagnar som svenska BMC påstod. Magnette MK IV sålde dåligt och tillverkningen avslutades i april 1968.

Feber

15. Alpine börjar köra rally igen

Av Bobby Green 2019-09-06 kl 18:40

Med den här



Alpine är inga noviser när det kommer till rally men det var ett tag sedan man körde. Nu ska det dock bli ändring på detta och man kommer att använda en ombyggd version av nya A110S kallad A110 Rally för ändamålet. Debuten skedde igår på Rallye Mont-Blanc Morzine.

Bilen är utvecklad i samarbete med Signatech och man har använt sig av det lättare aluminium-chassiet som Alpine A110 GT4 och Cup använder sig av. Utöver detta sitter det trestegs hydraulisk fjädring, Brembo-bromsar, helbur, skalstolar och sexpunktsbälte monterat. Den turbomatade fyran på 1,8 liter bjuder på över 300 hästar och är kopplad till en sexstegad sekventiell växellåda.

Innan året är slut ska det gå att köpa ett exemplar och tävla med och prislappen ligger på 150.000 euro innan skatt. De första kunderna ska få sina exemplar i början av nästa år.



auto motor & sport

16. Långläsning: "Nya Formel E-bilarna är en revolution, nu utan batteribyte"

Av Gergei Farkas, Publicerad 2019-09-08, 09:03

Eldrivna Formel E har fyllt fem och gått från klarhet till klarhet. Men vad är seriens egentliga existensberättigande? Och hur faller den in i nykomlingarna Nissans övergripande affärsstrategi? auto motor & sport åkte till Berlin för att ta reda på det.



Nissan ärvde toppföraren Sébastien Buemi från koncernkusinerna Renault.
Infälld bild: Extremt låg medelålder bland publiken på Berlin ePrix.

Jean-Éric Vergne tog mästartiteln, men Nissans starka debutsäsong räckte till silver för veteranen Sébastien Buemi när femte säsongen av Formel E nyligen avslutades i New York. Men det sportsliga är på sätt och vis en bisak i racingklassen där framtidens teknik och familjevänlig underhållning står i fokus.

"Jag brukar själv åka till Nürburgring, men jag skulle aldrig ta med barnen till en traditionell biltävling", säger Rafael med knappt ettåriga sonen Janne på armen.

Vi är på Berlin-Tempelhof – den sedan drygt tio år nedlagda flygplatsen som denna helg ger plats åt Formel E-deltävlingen Berlin ePrix. Den tyska småbarnspappan är i gott sällskap, den enskilt största gruppen besökare denna helg är just barnfamiljer.

Några tiotal meter bort susar racerbilarna förbi, men barnen leker ostört på den tillfälliga lekplatsen, eller upptäcker framtidens teknik hos någon av de otaliga utställarna på området.

Det är här någonstans som Formel E:s egentliga själ, hjärta och existensberättigande går upp för mig. Det sportsliga i all ära, men Formel E är framför allt ett vänligt slagfält i kriget om morgondagens bilköpare. Dagens låg- och mellanstadiebarn som om 15–20 år står i bilhallarna och ska välja sin första (el)bil – det är deras hjärtan klassen är skapad för att fånga.



Folkfest, racing och ecotech-mässa – allt i ett på den gamla flygplatsen mitt i staden.

Jämna fält – men grisig körning

Och visst har underhållningsprodukten Formel E mognat rejält under de fem säsonger som klassen har funnits – både sportsligt och tekniskt. Sportsligt märks det främst på förarsidan.

Klassen har attraherat väletablerade storstjärnor, men dessa har inte alltid gjort särskilt bra ifrån sig när det väl kommit till kritan i Formel E. Istället har en liten grupp förare som uppenbart behärskar klassens särskilda krav och förutsättningar utmärkt sig.

Det är ett tecken på klassens mognad och självständighet. Den tycks kräva en specifik uppsättning förmågor och skickligheter som långt ifrån alla förare behärskar – oavsett om de har varit i Formel 1 och vänt eller ej. Att förare från inte mindre än nio av fältets team har segrat den gångna säsongen är även det ett sportsligt styrkebesked.



Pappa Rafael skulle aldrig ta med sig barnen till Nürburgring men till Berlin ePrix fick även ettåringen Janne följa med.



Tekniskt har den andra generationens bil som man numera använder inneburit en revolution. Den är snyggare, snabbare och mer futuristisk än sin föregångare. Och dessutom är den byggd för att klara hela loppet på en batteriladdning. Man slipper alltså de bilbyten som var en av klassens märkligare inslag till en början.

Dessutom är den nya bilen utformad för att tåla väldigt hårda tag kring de tillfälliga stadsbanorna som utgör dess naturliga habitat. Det borgar för tät racing och för förare som inte lägger fingrarna emellan.

Det sistnämnda är dock inte enbart en fördel: vetskapen om bilens tålighet har inbjudit till en del exempel på rätt grisig körning under den gångna säsongen. Man ska dock inte nödvändigtvis stirra sig blind på klassens sportsliga och tekniska dimensioner – de som gängse motorsportfans i första hand uppskattar eller avfärdar Formel E för.

Tror man att det är den bensinmarinerade motorsportpubliken klassen existerar för tror man i huvudsak fel.

En plattform för hållbar teknologi

Formel E ska snarare förstås som en miljöoptimerad teknikplattform för alla de aktörer som nu snabbt behöver en scen att presentera sina framtida teknologier på. Ett tydligt tecken på det är de storsponsorer som mästerskapet rekryterat på sistone, med huvudsponsorn ABB i spetsen. Racingen må vara själva underhållningen som attraherar den breda allmänheten, men väl på plats är evenemanget så mycket mer än en biltävling.

I samband med Berlin ePrix är plattforms-tänkandet nästan övertydligt. I Tempelhofs stora servicehallar – en gång i tiden dimensionerade för Junkers finaste – pågår en av Europas rimligtvis mest välbesökta "green tech"-mässor under racehelgen.

Norge är på plats med en egen paviljong för att profilera landet för dess hållbarhetstänk, och Nico Rosberg drar fullt hus till Volocopter som med Mercedes-pengar i ryggen är redo för serietillverkning av sin eldrivna drönartaxi.

Mer framtid än så blir det knappast. Eller jo, förresten: svenska elbåtsstartupen "X Shore" är på plats med sin ursnygga – och designprisbelönade – Eelex 6500. "Det här är helt rätt sammanhang för oss att synas i", berättade marknadschefen Abozar Kya på plats. Det är ett sammanhang där cleantech-startupens strategier sammanfaller med industrijättarnas.



VR-simulator för massorna i Nissans monter.



Volocopters eldrivna drönartaxi ska gå i produktion.

Bilar – bara en del av Nissans strategi

Detta är förstås precis den sortens scen som en storspelare som Nissan behöver – en yta som man kan projicera sina elektrifieringsplaner på för den breda allmänheten. I linje med den vägledande "Intelligent Mobility"-strategin ska alla Nissanmodeller vara elektrifierade 2022, men bilarna utgör endast en komponent i ett starkt sammanlänkat system av teknologier som industrijätten redan har börjat sjösätta.

Nissan ser sig själva som spindeln i nätet i ett system av solcellspaneler, elbilar, och elenergilagringssystem. Bilens elektrifiering öppnar för helt nya roller för industrins aktörer, och därmed helt nya paletter av produkter och tjänster som behöver marknadsföras.

För Nissans del handlar det rent konkret om att ge sig in på marknaden för solcellspaneler och energilagringssystem, men även om att låta batteribilarnas energilagningskapacitet bli integrerade delar av elnätet och till exempel hjälpa till att flytta energi mellan dygnets olika timmar beroende på när energibehovet är som störst.

Systemet är redan sjösatt och i Sverige utgör solcellstäta Kungsbacka kommun en av de tidiga användarna. Här uppstår helt nya berättelser som kan ta bilindustriaktörer ett ganska stort steg bortom forna tider då de i bästa fall levererade en duglig produkt till din garageuppfart, men inte så mycket mer. Det är också i det här perspektivet – långt bortom motorsport – som Formel E:s fulla relevans klarnar.

Nissans Formel E-satsning

Det är alltså som teknologiplattform för Nissans bredare planer som Formel E i första hand ska förstås. Det motiverar också deras storsatsning på klassen inför säsongen 2018/19 då de blev den första japanska tillverkaren i fältet.

Man började dock inte från noll. Från koncernkusinen Renault ärvde man både samarbetet med tävlingsteamet e.dams och storstjärnan Sébastien Buemi. Det man själv har tillfört är märkets numera långa erfarenhet av eldrivna gatbilar. Speciellt på området kring energioptimering finns stora och ömsesidiga synergieffekter mellan tävlings- och vardagsteknologi.



Det är också här som företaget har möjlighet att faktiskt påverka prestandan i en enhetsbilsserie som Formel E, där drivlinan är det enda som faktiskt skiljer bilarna åt. Och visst har satsningen burit frukt. Efter en skakig inledning på säsongen har man kommit allt starkare mot slutet och veteranen Buemi tog en efterlängtad första Nissanseger i samband med den avslutande tävlingshelgen i New York.

Teamet passade också på att säkra rekordet för antalet pole positions under en säsong – farten har alltså funnits där från första början. Inte illa av ett gäng nykomlingar i den hårda konkurrensen mot storsatsande team som kinesiska DS Techeetah och tyska Audi.

Även serierookien Oliver Rowland har acklimatiserat sig väl – trots att hans racesits blev verklighet först efter att teamets ursprungliga val Alex Albon i sista stund hoppade av satsningen inför säsongsstarten när Toro Rosso öppnade dörren till F1.

FÖRARMÄSTERSKAPET 2018/19 – TOPP 10

1	Jean-Éric Vergne (FRA)	136 p
2	Sébastien Buemi (CH)	119 p
3	Lucas di Grassi (BRA)	108 p
4	Robin Frijns (NED)	106 p
5	Mitch Evans (NZ)	105 p
6	António Félix da Costa (BRA)	99 p
7	Daniel Abt (GER)	95 p
8	André Lotterer (GER)	86 p
9	Sam Bird (GB)	85 p
10	Oliver Rowland (GB)	71 p

TEAMMÄSTERSKAPET 2018/19 – TOPP 5

1	DS Techeetah	222 p
2	Audi Sport ABT	203 p
3	Envision Virgin Racing	191 p
4	Nissan e.dams	190 p
5	BMW i Andretti Motorsport	156 p



Någon måste bli först med eldrivna banbilar på marknaden. Nissan verkar sugna.

Formel E – från konkurshot till framgångssaga

Nyckeln till framgång för Formel E har naturligtvis varit klassens exceptionellt vältajmade sjösättning och dess förmåga att kontinuerligt attrahera nya tillverkare till den globala serien: BMW och Nissan 2018/19, Mercedes och Porsche inför nästa säsong.

Att så stora industrispelare tror på klassen är ett styrkebesked så gott som något annat, men krasst ekonomiskt har det långt ifrån varit enkelt. Vid ett tillfälle var leverantörsskulderna uppe i 25 miljoner dollar och kassan i det närmaste tom.

Seriechefen Alejandro Agag hävdar att man idag är i ett läge där man skulle kunna välja att gå jämnt upp om man inte valde att satsa så hårt på seriens marknadsföring som man gör, men faktum kvarstår att man under de första fyra åren förlorade 140 miljoner dollar.

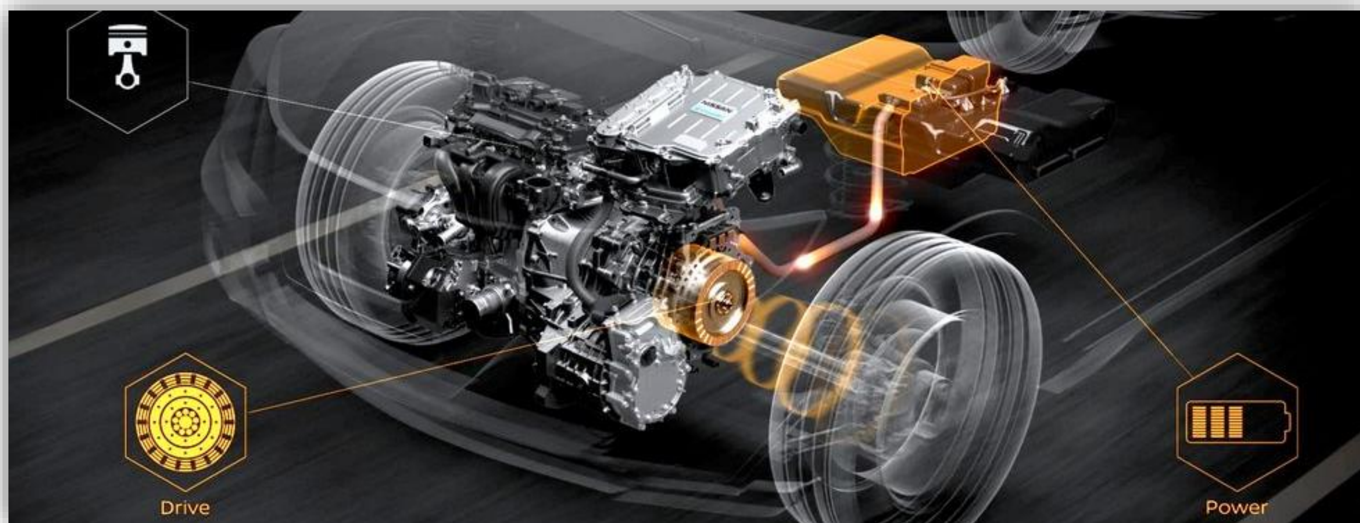
Seriens ekonomi har dock stabiliserats, delvis genom ökade intäkter från sponsorer, tävlingsarrangörer, team- och tv-rättigheter. Men även tack vare att mediamogulen John Malone – vars Liberty Media också kontrollerar Formel 1 – har kommit in och nu äger närmare en fjärdedel av serien.

Kolfiberchassi och 322 hästar

Seriens ekonomiska stabilitet är förstås viktig för dess trovärdighet. Så även dess koppling till motorsportens kärnvärden: kul bilar och hedonistisk körglädje. Frågan är hur dessa värden ska överleva bilindustrins elektrifiering – mitt i tornadon av miljötänk och hållbarhetsfokus. I detta avseende är Formel E ett naturligt sammanhang att placera industrins motorsportnära utbud av produkter i. I samband med att Nissans Formel E-satsning sjösattes passade man på att presentera en ny version av konceptbilen Nissan Leaf Nismo RC.

Med kolfiberchassi, dubbla Leaf-motorer, 322 hästkrafter och fyrhjulsdrift ger den en föraning om hur elektrifierade prestandamodeller från företaget kan komma att se ut framöver. 0–100-tiden på 3,4 sekunder bådar i sig gott, men det riktigt imponerande är den snabba utvecklingen.

Den förra versionen av bilen – som byggde på den första generationen Leaf – behövde närmare 7 sekunder på sig från stillastående till 100. Fartresursernai kombination med kolfiberchassi, avancerad hjulupphängning och feta Brembobromsar hade kunnat göra bilen till en dröm för miljömedvetna trackdayfans – ett hitintills anmärkningsvärt negligerat kundsegment.



Nissan e-Power säljer utmärkt i Japan men är det verkligen vad europeiska bilköpare vill ha?

Bensinmotor som generator

Huruvida en produktionsversion av Leaf Nismo RC blir verklighet eller ej återstår att se. Grundtipset är att det lär dröja innan den sortens nischprodukt kan bära sina utvecklingskostnader. Nästa stora steg i Nissans elektrifiering av sitt europeiska modellprogram kommer däremot att tilltala en desto större skara bilköparna.

Med omkring 400 000 sålda exemplar av Leaf vore det lätt att tro att helelektrifierade modeller är vad som gäller framöver, men faktum är att Nissan är långt ifrån redo att släppa bensinmotorn helt. Det må låta bakvänt, men den beprövade ottomotorn är en viktig komponent i nästa våg av elektrifierade Nissanmodeller som kommer till Europa redan nästa år. Nissan kallar teknologin e-Power, eldrivna bilar vars kompakta lättviktsbatteri laddas av en bensinmotordriven generator ombord.

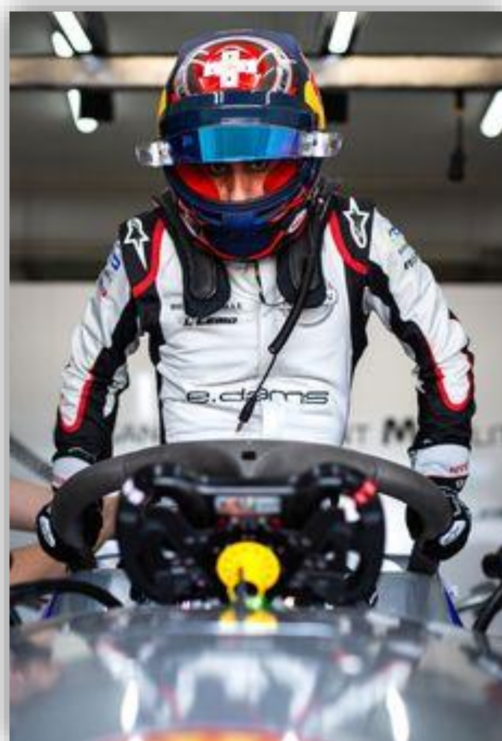
Det är med andra ord inte frågan om hybrider; bilen förblir permanent eldriven och bensinmotorn används enbart till att alstra elektricitet.

I princip är lösningen inte helt olik BMW i3:s numera utfasade räckviddsförlängare REX. På den japanska marknaden har tekniken gjort succé. Nissan Note e-Power – med eldrift och en 1,2-liters bensindriven elgenerator – var fjolårets mest sålda bil på sin hemmamarknad. Och visst kan man se teknikens attraktionskraft: elbilens tysta, mjuka körupplevelse kombinerad med fossilbilens smidighet och räckvidd. Exakt vilka modeller som kommer till Europa och huruvida de europeiska bilköparna är redo för konceptet återstår att se.

Lägre bränsleförbrukning än en jämförbar helfossilbil och lägre pris än en helelektrisk variant kan på papperet se ut att kunna vara en attraktiv kombination av egenskaper för vissa kundsegment, men frågan är förstås vad resten av marknaden erbjuder den dagen e-Power-bilarna rullar in i svenska försäljningshallar.



Den nya FE-bilen – lite för tålig för sitt eget bästa?



Buemis första seger kom i New York.

Årets säsong

I vilket fall som helst kan vi räkna med att Nissan åtminstone delvis kommer att använda sin Formel E-satsning den kommande säsongen till att marknadsföra e-Power-teknologin som förväntas till Europa ungefär samtidigt som Formel E-säsongen sparkar igång mot slutet av året.

Precis som i fjol sker detta med ett race i Saudiarabien i slutet av november. Bland de stora nyheterna på racekalendern är att Sydkorea är med för första gången, och man behöver inte vara särskilt konspiratoriskt lagd för att misstänka att detta är ett led i att någon av Hyundai-gruppens märken kan vara på väg in i klassen.

Med tanke på Hyundais storsatsning på rally-VM bör Kia ligga bäst till för en Formel E-satsning inom överskådlig framtid – i alla fall om man spekulerar fritt. Den riktigt intressanta förändringen inför den kommande säsongen är dock att temperaturen höjs ytterligare när Porsche och Mercedes ansluter till fältet.

Nya märken innebär – som redan sagts – ett styrkebesked för Formel E, speciellt när två sådana motorsportgiganter antar utmaningen som klassen bjuder på. Definitivt läge för den klimatmedvetna att ta tåget till nästa Berlin ePrix. Glöm bara inte att ta med dig familjen.

Race 1 & 2	Saudiarabien (Ad Diriya)	22–23 nov -19
Race 3	Singapore (Marina Bay)	14 dec -19
Race 4	Chile (Santiago)	18 jan -20
Race 5	Mexiko (Mexiko City)	15 feb -20
Race 6	Hongkong	29 feb -20
Race 7	Kina	21 mar -20
Race 8	Italien (Rom)	4 apr -20
Race 9	Frankrike (Paris)	18 apr -20
Race 10	Sydkorea (Seoul)	3 maj -20
Race 11	Tyskland (Berlin)	30 maj -20
Race 12	USA (New York)	20 jun -20
Race 13 & 14	Storbritannien (London)	25–26 jul -20



Av Gergei Farkas
Foto: Gergei Farkas och Nissan

SLUT